Jean-Baptiste André Godin à Henry Levasseur, 3 août 1876

Auteur·e : Godin, Jean-Baptiste André (1817-1888)

Les folios

En passant la souris sur une vignette, le titre de l'image apparaît.

7 Fichier(s)

Informations sur le document source

CoteFG 15 (18)
Collation7 p. (24r, 25v, 26r, 27v, 28r, 29v, 30r)
Nature du documentCopie à la presse d'un manuscrit
Lieu de conservationBibliothèque centrale du Conservatoire national des arts et métiers, Paris

Citer cette page

Godin, Jean-Baptiste André (1817-1888), Jean-Baptiste André Godin à Henry Levasseur, 3 août 1876, consulté le 23/11/2025 sur la plate-forme EMAN : https://eman-archives.org/Famililettres/items/show/49086

Présentation

Auteur·eGodin, Jean-Baptiste André (1817-1888)
Date de rédaction3 août 1876
Lieu de rédactionGuise (Aisne)
DestinataireLevasseur, Henry (1843-1905)
Lieu de destinationLaon (Aisne)
Scripteur / ScriptriceMoret, Marie (1840-1908)

Description

RésuméGodin communique à Levasseur un article qu'il voudrait voir publier dans le numéro du dimanche du *Courrier de l'Aisne*. Le manuscrit de l'article intitulé « Chemin de fer du Cateau à St Erme » est copié à la suite de la lettre sur les folios 25r à 30r : l'article soutient la réalisation de la ligne de chemin de fer qui permettrait de relier les ports de mer du Nord à Marseille en passant par Lille,

Fichier issu d'une page EMAN : http://eman-archives.org/Famililettres/items/show/49086?context=pdf

Valenciennes, Le Cateau, Guise, Marle, Reims, Châlons, Chaumont, Dijon et Lyon ; Godin passe en revue les avantages de la nouvelle ligne pour les cantons de l'Aisne qu'elle traverserait, et pour le département de l'Aisne qui pourrait faire l'économie de frais d'entretien des routes ordinaires ; il appelle le gouvernement à donner la possibilité aux capitaux inactifs de s'employer dans une entreprise d'utilité publique.

Mots-clés

Articles de périodiques, Chemins de fer
Lieux cités

- Aisne (France)
- Busigny (Nord)
- Châlons-en-Champagne (Marne)
- Chaumont (Haute-Marne)
- Dijon (Côte-d'Or)
- France
- Guise (Aisne)
- Hirson (Aisne)
- Laon (Aisne)
- Le Cateau-Cambrésis (Nord)
- Lille (Nord)
- Lyon (Rhône)
- Marle (Aisne)
- Marseille (Bouches-du-Rhône)
- Reims (Marne)
- Saint-Erme (Aisne)
- Tergnier (Aisne)
- Valenciennes (Nord)
- Wassigny (Aisne)

Notice créée par Pauline Pélissier Notice créée le 14/11/2023 Dernière modification le 31/01/2024

Fichier issu d'une page EMAN : http://eman-archives.org/Famililettres/items/show/49086?context=pdf

Guise le 3 août 76

Cher Monsieur Levasseur,

Je vous envoie ci-inclus l'article que je vous ai promis. Ne pourrez-vous pas l'insérer dans votre N° du dimanche qui, je crois, se tire à un plus grand nombre d'exemplaires ?

Veuillez je vous prie m'envoyer 6 à 6 numéros.

Agréez, cher Monsieur, l'assurance de mes sentiments dévoués.

Godin

Fichier issu d'une page EMAN : http://eman-archives.org/Famililettres/items/show/49086?context=pdf

Chemin de fer du Cateau à St Erme.

En publiant dans notre numéro du Lundi 14 et Mardi 15 Juillet dernier une pétition qui, depuis, a été couverte de signatures dans les cantons situés sur la ligne du Cateau à St Erme, nous avons exprimé l'intention d'examiner à nouveau l'intérêt qui s'attache à l'exécution prochaine de ce chemin de fer. Il n'en est pas, en effet, dont l'urgence se fasse sentir d'une façon plus pressante pour le département, et il n'en est pas qui puisse être d'une plus grande utilité.

Vous avons remarqué que la pétition, après avoir brièvement relevé que le conseil d'Etat et le Gouvernement ont à différentes reprises déclaré que ce tracé constituait une ligne d'intérêt général, fait observer qu'il suffit de construire la ligne concédée par les conseils généraux de l'Aisne et du Nord pour qu'il y ait, à l'aide de ce tronçon, une ligne continue de chemin de fer de nos ports de mer du Nord jusqu'à Marseille, en passant par Lille, Valenciennes, Le Cateau, Guise, Marle, Reims, Châlons, Chaumont, Dijon, Lyon et Marseille.

Si, en effet, en jetant les yeux sur la carte on est surpris de voir qu'il suffit de construire le tronçon compris entre Valenciennes et St Erme, pour avoir une nouvelle ligne de fer traversant la France entière, presque en ligne droite du nord au midi. En voyant cela, on ne peut s'empêcher de regretter

Fichier issu d'une page EMAN : http://eman-archives.org/Famililettres/items/show/49086?context=pdf

que ce soit sans résultat que depuis cinq ans l'utilité de cette ligne ait été reconnue par les conseils généraux de l'Aisne et du Nord.

Cependant on est obligé aussi de constater que le gouvernement avait des motifs sérieux pour classer la ligne du Cateau à St Erme au rang des lignes d'intérêt général ; mais il faut reconnaître également que si la ligne du Cateau à St Erme est utile aux intérêts de la France, comme à ceux des départements qui s'étaient concertés pour son exécution, c'est un double motif pour faire que cette ligne soit le plus vite possible livrée à la circulation : en différer plus longtemps la déclaration d'utilité publique serait faire croire que l'intérêt du pays est livré au bon vouloir de la Compagnie du Nord.

Mais laissons les considérations générales sur ce chemin de fer qu'on pourrait qualifier de nouvelle ligne de Dijon à Lille, pour rentrer dans l'examen de son utilité pour le département de l'Aisne et les départements voisins. En ceci, la pétition fait brièvement ressortir que plusieurs des cantons traversés par ~~cette ligne~~ la ligne projetée sont privés de chemin de fer, que ceux qui touchent aux voies ferrées ne le font que dans des directions peu utiles à leurs besoins.

Le canton de Wassigny est dans ce cas ; pour aller à Laon, en prenant la gare de Busigny, il y a ——— 89 kilomètres

Report.	89	kilomètres.
Par la ligne de Cateau à St Erme, il y aurait	63	"
Différence en moins pour Wassigny.	26	"

Le canton de Guise possède à Guise même une gare ; de cette gare à Laon par chemin de fer, il y a — 30 kilomètres.
Par Marle il y aurait — 43 "

Economie de parcours — 37 "

Cette diminution dans le trajet vers Laon s'augmenterait de 17 kilomètres dans la direction de Reims, pour les cantons de Wassigny, Guise, Sains, Marle et Sissonne.

Si maintenant nous examinons les avantages qui résulteraient pour tous ces cantons de la construction de la ligne de Reims à Valenciennes, nous voyons que du point où a cessé le raccordement, c'est-à-dire de St Erme à Valenciennes, il y a, par les voies actuelles : Laon, Tergnier jusqu'à Valenciennes, — 105 kilomètres
Par la voie concédée — 64 "

Avantage de trajet — 61 "

De la gare de Marle, pour aller à Valenciennes il y a :

par Hirson	105	kilomètres
par Laon et Tergnier	171	"

Fichier issu d'une page EMAN : http://eman-archives.org/Famililettres/items/show/49086?context=pdf

par Guise et le Cateau il n'y
aurait que — — — — 75 kilomètres
C'est donc une diminution de trajet de
30 kilomètres dans un sens et de 75 kilomètres dans
l'autre.

De la gare de Guise jusqu'à Valenciennes,
il y a actuellement par chemin
de fer : — — — — 146 kilomètres
Par la ligne nouvelle, il y aurait — 65 "

Avantage de distance : — 71 "

Ces diminutions considérables de
trajet dans toutes les directions pour les cantons
traversés tiennent à ce que les lignes actuelles
sont dans des directions parallèles entre elles
et approchées à la ligne du Cateau à St Erme,
et que celle-ci, les traversant presque perpen-
diculairement, en allège les parcours en
reliant les points où l'on ne peut arriver
aujourd'hui que par de longs détours.

A tous ces avantages se joindrait, pour
les cantons du nord du département, celui d'avoir
une ligne directe sur Paris, en passant par
Marle et Laon.

Si l'on considère que ce chemin de fer
traverserait une des cantons les plus productives
du département par la richesse de son sol et
par son industrie ;

Si l'on tient compte des frais d'entretien
réclamés par nos chemins et par nos routes

Fichier issu d'une page EMAN : http://eman-archives.org/Famililettres/items/show/49086?context=pdf

départementales, à cause de la quantité des transports que le développement de l'industrie du pays augmente chaque jour, on comprendra combien la création de cette ligne de fer diminuerait les transports par terre. Tous les produits transportés sur voitures à de grandes distances pour aller aux gares actuelles, seraient pris dans les centres producteurs même placés sur la ligne du Cateau à St Erme : les routes et chemins en seraient ainsi déchargés.

Ce n'est donc pas seulement l'intérêt de quelques cantons qui est en question, mais aussi celui du département tout entier par l'allègement que ce chemin de fer apporterait à ses finances, en diminuant les frais d'entretien des routes dans toute la contrée traversée par la ligne.

Les chemins de fer sont une création de notre époque, mais ils sont aussi un besoin ; et ce besoin se révélera sous toutes sortes d'aspects ; bientôt il faudra reconnaître que la voie ferrée est le meilleur moyen pour soustraire les départements aux inconvénients d'un budget écrasant par l'entretien des routes ordinaires.

Quand tant de capitaux sont aujourd'hui inactifs, ne serait-il pas heureux que le gouvernement laissât un champ plus libre aux entreprises d'utilité publique, afin que ces capitaux fussent ~~obligés~~ utilisés à augmenter la richesse de notre pays et ses moyens de production, au lieu d'être

Fichier issu d'une page EMAN : http://eman-archives.org/Famililettres/items/show/49086?context=pdf

obligés à prendre le chemin de l'étranger pour nous créer des moyens de concurrence extérieure, quand, au contraire, ils pourraient si utilement servir au développement de notre prospérité nationale.

Nous ne pouvons donc que féliciter les communes situées sur la ligne du Cateau à St Lome de l'empressement qu'elles ont mis à signer la pétition qui nous a suggéré cet article, car elles ont non-seulement compris les intérêts de leurs cantons, mais ceux du département et ceux de la France.

Nous ne doutons pas que nos Sénateurs et nos Députés sauront répondre aux intentions et aux vœux de ces communes.

Fichier issu d'une page EMAN : http://eman-archives.org/Famililettres/items/show/49086?context=pdf